

Když značka CF Moto představila svou osmistovku, která se u nás jmenuje Gladiator X8, bylo hned jasné, že tak silný motor nezůstane bez dalšího angažmá. Zástavba do nějakého nákladáčku se pak přímo nabízela. Vedle pracovního UTV ovšem přichází i mnohem sportovnější odvar...



KLADIVO

Na Z8 se čekalo dlouho a například rumunský importér už ho intenzivně testoval na jaře. A reference nebyly vůbec špatné... Dojmy Rumunů najdete v boxiku na další stránce. K nám první kousek doplul nedlouho po letním slunovratu a hned z kraje července následoval test. V případě Z8 bude mít už Journeyman lehčí práci než u Gladiatoria X8, protože ten prokázal, že značka zvládla velký objem velmi dobře, a na český i slovenský trh vtrhlo zpočátku podceňované osmikilo jako uragán. Jeho prodeje zválcovaly všechny další velké čtyřkolky rozdílem třídy... Nečekal to nikdo, českého importéra nevyjímaje. Takže jaká je nová bugina?

Evoluce

Je vidět, že čínský výrobce nebene na lehkou váhu kromě technické stránky věci ani design. Z8 si nese ostré rysy podle nejnovějších trendů a ještě o kus dál dotahuje tvary použité na menší šestistovce Z6, kterou jsme pro srovnání vzali na focení taky. Sice si v CF Motu mohli ušetřit práci



Z8 se díky kompatní konstrukci snadno vypočí i v omezeném prostoru

a nechat kapoty prakticky stejné, ale (u osmikola je ale ještě lehce vlajková loď je prostě vlajková loď zesílená a má jiné tlumiče), (stejně postupovali i u svého největší od kabiny dál je ale všechno čtyřkolky). Podobnost strojů Z6 a Z8 má svoje meze a ani pod plastem toho nemají společného zas tak moc, jak se na první pohled zdá. Prakticky stejný je sice předeš včetně přední nápravy (u osmikola je ale ještě lehce vlajková loď je prostě vlajková loď zesílená a má jiné tlumiče), (stejně postupovali i u svého největší od kabiny dál je ale všechno čtyřkolky). Podobnost strojů Z6 a Z8 má svoje meze a ani pod plastem toho nemají společného zas tak moc, jak se na první pohled zdá. Prakticky stejný je sice předeš včetně přední nápravy





Podvozek Z8 funguje, navíc skýtá široké možnosti nastavování

v zadních partiích na pohled bytelnější a chrání právě i korbu, navíc se na něj dá upnout třeba praktická síťka přes náklad. Rozdíly vzadu pokračují – Z8 má kvůli většimu motoru prodloužený rozvor (o 8cm) a dostává i přepracovanou zadní nápravu, kde už tlumiče neleží diagonálně jako u menšího stroje, ale mají výrazně kolmější pozici.

Uvnitř kabiny byste si taky mohli zahrát na hledání rozdílů – je tu prakticky všechno stejně, jen Z8 má navíc kastlík před spolujezdcem, jiný volant (pořád jde seřizovat na výšku), jinou hlavici řadičky, větší zrcátká a nemá čtyřbodové pásy jako Z6 EX, dají se ale objednat. Nicméně tu nechybí velký barevný digitální displej známý z Gladiatorů (a který se na nákladáček hodí mnohem

víc než na kolku), zásuvka na 12V i zásuvka navigáku. Nadmíru užitečný detail představuje podsvícení tlačítek ovladačů, takže už si v noci třeba nechtěně nevypnete motor, když chcete blikat do zatáčky...

Funkční po všech stránkách

A jak to jede? Dobře to jede! Dvouzávlec oproti menšímu modelu výrazně tvrdí muziku a Z8 se směle dotahuje na oblíbené americké UTV hráče. S výkonem 63 koní je jedno, jestli jedete sám, nebo v tandemu, vždycky je tu dost síly na výjezdy i na efektní odpich z místa nebo maximálku kolem 125 km/h. Bolestí čínských strojů ovšem většinou nebývá motor, ale podvozek.



Ne u Z8. Stroj je na tom ještě výrazně líp než Z6 a je znát, že změněná architektura zadní nápravy koncepcí jenom prospěla. Navíc vzadu má Z8 dělenou pružinu (pro citlivější filtrování velkých i malých nerovností) s možností seřízení tuhosti maticí (vpředu je pružina jednoduchá s progresivním vinutím), na tlumiči se dá štelovat útlum i odskok – slušná výbava. Takže když tomu věnujete čas, nastavíte si podvozek přímo na míru sobě i konkrétním podmínkám.

V základním nastavení dokázala Z8 bezproblémově žehlit nerovnosti polních i lesních cest, kterými jsme se vypravili, na rozbité trati zase nedovolil od vody vymletým strouhám vyrazit volant z rukou. Řízení sice nemá posilovač, ale lehký předešek se bez něj hravě obejde a ani na místě není problém točit volantem. Zdá se, že v CF Motu našli recept na velmi funkční podvozek, kterému není moc co vytknout. Vytýkat se ale bude brzdám, ty opět vyžadují víc síly na pedál a účinek se tím pádem nedávkuje nějak snadno. O to víc se ke slovu dostává precizně pracující motorová brzda, se kterou můžete počítat prakticky do zastavení (o tom si menší Z6 může nechat zdát...).

Specifikem Z8 je pohon. Velký



Menší Z6 jsme vzali na fotení pro porovnání...



Design se podařilo od Z6 ještě výrazně odlišit

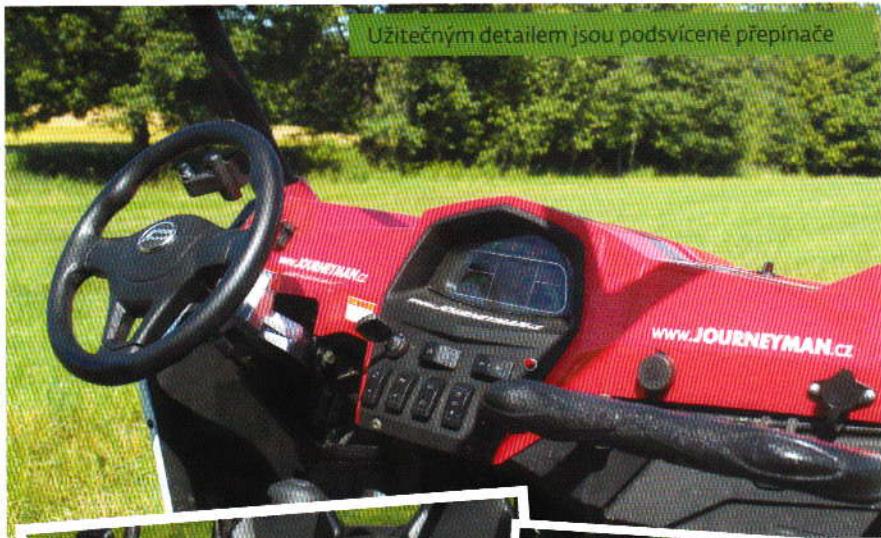
Journeyman Gladiator Z8 V-Twin EFI

Motor	vodou chlazený dvouválec
Rozvod	OHC/4
Zdvihový objem	800 cm ³
Vrtání/zdvih	91 x 61,5 mm
Kompresní poměr	10,31
Max. výkon	62 k (46 kW)/6700 ot./min.
Max. točivý moment	72 Nm/6300 ot./min.
Plnění motoru	EPI
Převodovka	CVT
Pohon	2WD/4WD
Brzdy vpředu/vzadu	hydraulické kotoučové
Pneumatiky vpředu/vzadu	25x8-14 / 25x10-14
Rozměry dx/xv	2870 x 1510 x 1830 mm
Rozvor	2040 mm
Světlá výška	300 mm
Suchá hmotnost	550 kg
Nádrž	27 l
Cena	od 274 990 Kč

Verdikt

Motor	
Brzdy	
Řazení	
Podvozek	
Ovládání	
Zpracování	
Celkově	

8,3



Užitečným detailom jsou podsvícené přepínače



A tak zatímco je Z6 poměrně výrazně přetáčivý stroj, se kterým snadno budete dělat piruetky na místě, Z8 s výrazně víc zatíženou zadní nápravou (celkově +50kg proti Z6) se více drží podkladu a při podobných kratochvílích se zadní gumy spíš chytají terénu a... Takže pro Z8 si musíte najít vlastní styl a počítat s tím, že máte na zadku kladivo, které vyžaduje už nějaké ty řidičské schopnosti a cit pro jízdu přetáčivým smykem. Naši rallymani na legendárních škodovkách 130 RS by mohli vyprávět. Ve chvíli, kdy

TEXT: Dan Pejzl FOTO: Ollie Roučková, E.D.A.

dvouválec už něco váží, a tak se čekalo, že značka zvolí cestu, kterou si vybrala už u pracovního UTV se stejným motorem, kdy osmistrovku usadili mezi sedačky do těžiště stroje a vytvořili tak jedno z nejlíp vyvážených pracovních UTV na trhu. Z8 v tomhle ohledu přebírá model pohonu ze Z6, kdy je motor uložený za kabinou před zadní nápravou. Oba postupy mají svá plus i minus. Kladem je více prostoru pro posádku, kterou neodděluje blok motoru tak jako ve jmenovaném UTV a stroj tak může být výrazně kompaktnější, minusem je soustředění velké váhy na zadku.

dostanete Z8 do ruky, si ale díky tomu užijete celý kopec zábavy. Bavíme se teď samozřejmě o jízdě ve slušném tempu, pokud jde o triálkování, situace je jiná. Z8 si nezadá s menší Z6 a snadno se poskládá i do menších prostor, podobný je jak rejdi, tak i rozchod, takže o nestabilitě nemůže být řeč, oba nákladáčky jsou solidně rozcapené, žádné vrávorání na dvou kolech vás tu nečeká. Delší rozvor je plus pro stabilitu nejenom ve vyšších rychlostech, ale taky ve výjezdech, kde se každý centimetr navíc počítá.

Jestli Journeyman potažmo CF Moto překvapily už Gladiatorem X8, tak u Z8 se situace opakuje v podobném gardu – na trhu je slušná sportovní bugina, která by mohla docela zamíchat karty...



Jak to viděli Rumuni

Tady je slíbený rumunský pohled na novinku. Mihai Concioiu, například pořadatel nejtěžšího evropského ATV závodu Hunt the Wolf, hodnotí Z8 takhle:

„Ani loni v říjnu na celosvětovém setkání dealerů CF Mota nám o novém side-by-side nikdo nic neřekl. Na naše dotazy odpovídali zástupci výrobce jen vyhýbavě... V prosinci jsme ale dostali e-mail, že naše firma Authentic-Spirit byla vybrána mezi nejlepšími distributory pro exkluzivní testování! Byli jsme překvapeni a nadšení, protože jsme čekali nějaké zprávy o Z8 až v půlce letošního roku. Mělo jít o vůbec první stroj, který opustil brány fabriky, a my nevěděli vůbec nic kromě pár obrázků z montážních linek. Když Z8 přijela, bylo to obrovské překvapení!“

Hned v sobotu, když přijela, jsme vyrazili se Z8 do hor a údolí okolo Cluj. V-twin 800 je bestie! Nikdy nezůstanete bez koní nebo kroužku. Umí jak velké rychlosti v lesích, tak i extrémní šplhání. Nejvíce překvapivá ale byla motorová brzda – strmá klesání, před kterými se dvakrát rozmyslíme, zvlášt když je mokro, jako bylo v tomhle ročním období, jsme sjízděli bez problémů. Maximální je i stabilita díky širokému rozvoru a dlouhým zdviham standardního podvozku. Dlouhé zdvihy taky pomáhají dostat se přes tvrdý terén vysokou rychlostí i otlumit dopady po skočích.

A ještě k designu – jestli není vůbec nejlepší v segmentu, pak je určitě jeden z nejlíp zpracovaných na trhu a to z každého úhlu pohledu!“

